

第6回長野県安曇野地域における公共交通システムの構築に関する検討会 会議概要

1	委員会名	長野県安曇野地域における公共交通システムの構築に関する検討会
2	日 時	平成 19 年 1 月 12 日(金) 午後 1 時 30 分～2 時 50 分
3	会 場	堀金総合支所 301 号会議室
4	出席者	奥山委員、秋山委員代村上委員、小林壮委員代鈴木委員、小林忠由委員、小岩井委員、耳塚委員、樋口委員、藤原委員、尾台委員、二木委員、鎌崎委員、小林忠孝委員、米倉委員、会田委員、黒岩千展委員、岡村委員、水谷委員、斉藤委員、古澤委員、宮崎委員、曲淵委員、黒岩豊彦委員、土肥委員、堀田委員、三澤委員、久保田委員、小林善明委員、上手委員、浅見委員
5	国出席者（委員以外）	熊井首席運輸企画専門官、高橋運輸企画専門官、斎藤専門官
	市出席者（委員以外）	飯沼企画政策課長、猿田企画担当係長、上條企画員
	NTT 出席者	矢沢、峰村、天田、石垣
6	公開・非公開の別	公開
7	記者	3 人
8	会議概要作成年月日	平成 19 年 1 月 19 日
協 議 事 項 等		
1	会議の概要	
(1)	開会	（熊井首席運輸企画専門官）
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省北陸信越運輸局の八木委員が人事異動より、上手委員へ変更となりました。 ・ 上手委員自己紹介
(2)	挨拶	（奥山教授）
(3)	議題	（事務局）
		<ol style="list-style-type: none"> 1. 検討会設置要綱改正（案）について 2. 「0」次案に対する検討 3. その他
(4)	閉会	（熊井首席運輸企画専門官）
2	協議概要	
	1.	検討会設置要綱改正（案）について（事務局より説明）・・・資料 3
		<資料 3 「検討会設置要綱改正（案）」>
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 昨年 11 月に長野県の組織改正があり、設置要綱第 3 条第 1 項の構成員について変更がありました。 ・ 3 ページの別表の区分、行政機関「長野県企画局交通政策課 課長」、「長野県松本地方事務所 副所長」へ変更になりました。組織役職名のみの変更で、委員は変更なし。 ・ 2 ページの附則に変更月日を記載しています。
座	長：	県の組織再編に伴っての要綱変更について、質問等ありましたらお出しをいただきたい。 なし 認められたということで、1 月 12 日からということにさせていただきます。
	2.	「0」次案に対する検討（事務局より説明）・・・資料 1. 2
		<資料 1. アンケート集計による動線>
		<ul style="list-style-type: none"> ・ お手元の資料は、第 4 回の 10 月、第 5 回の 11 月に検討会にて提示し、説明させていただいた資料です。 ・ 資料 1 は、市内の高齢者の皆さん等にアンケートをさせていただく中で、8,145 名の皆様からいただきました内容を集計し、地域内の通院、買い物についての動線をまとめたものです。 ・ 数字等は資料にありますので省略しますが、大きな意味合いでは穂高地域、豊科地域に

おいては、地域内で通院や買い物を済ます方が多い状況が見えています。

- ・ それ以外の、明科、堀金、三郷地域においては、地域内の利用のほかにもそれ以外への地域への動線も見られます。
- ・ 特に明科地域においては、地域外で穂高・豊科が同数の割合がある実態が見えます。

<資料 2-1. これまでの調査検討内容まとめ>

- ・ 前回の検討会の資料です。
- ・ 公共交通システムの検討体制について、本検討会を中心にアンケート調査、ワークショップの実施、住民の実態や意見聞き取り等を行いました。
- ・ アンケート結果等から見えてきた様々な内容として、特に通院先、買物先の移動手段としては、自分または家族の運転する車で移動している形が見えています。
- ・ 10/24 において、現在市内で行っている、路線バス・コミュニティバス・デマンド交通の実態を直接乗車して終日調査を行いました。バス・コミュニティバス等に、実際に利用者がいないという実態も浮かんできています。

<資料 2-2. 0次案 案①>

- ・ ワークショップや検討会等の意見を踏まえて、前回資料 2-2 として出している 0 次案検討の①案です。
- ・ 市全域で連携の取れた、市民や通勤通学者の皆様在同一で利用ができ、使いやすく、実際に利用いただけるシステムが必要という行政の認識に立ち、主な市街地のない現在の安曇野市において、デマンド運行による乗り合いタクシーが最もこの地域にあったシステムでないかということで①案を提案させていただいています。
- ・ 地域毎に大きく 5 つのエリアを持ち、共通乗り入れエリアにおいて乗り継ぐ形で市全体の利用形態の利便性をとる形です。
- ・ また明科地域、穂高地域への動線も配慮し、共通エリアを設けています。

<資料 2-3. 0次案 案②>

- ・ 全市一斉のデマンドによる影響に配慮し、豊科・穂高地域においてコミュニティバスの運行を主体に、それ以外の 3 地域はデマンド乗り合いタクシー主体の形です。
- ・ 両案ともデマンドの場合、事前に利用登録を行う利用形態になっています。
- ・ 今回の検討会までに地域、組織の皆様にご検討お願いしていました。これまでの検討の中で、観光や市外への移動については、来年度以降の協議検討とさせていただいております。この検討が順調に進んだ段階で、本年 9 月上旬頃から試行運行を行い、改善改良を加えながら、平成 20 年 9 月から本格運行を目指していきたいと考えております。
- ・ 閉じこもりがちな高齢者や障害者の社会参加を促進する意味合いから、当初は 3/4 の国・県の補助事業がありました外出支援事業でしたが、高齢者の皆様のものに対しては、デマンド運行によりその目的が十分に達成される観点や、利便性が高まる観点から廃止をさせていただき方向で調整させていただきことで提案させていただいております。
- ・ 前回検討の中で宿題とさせていただいていた、タクシー事業者様の運行の利用実態につきましては、データの提供をいただき、別の席で打ち合わせを検討しております。
- ・ 全国で似たような事例の件は、茨城県石岡市が今年の 10 月 1 日からデマンド運行を始め、この 4 月から全域に広め、10 台から 12 台で運行を予定している事例を口頭で説明させていただきます。ここではコミュニティバスを廃止しデマンドへ全面的に運行を変えていく形態であるとお聞きしております。

座 長：資料としては、前回と同じ内容でお配りさせていただいています。0 次案①、②でどういう形で動くのか、それぞれが動いたときにどういう予算になっていくのか。この辺りについては、別途詳細な検討を進めています。最後の検討委員会で、皆様にお出しができるように準備を進めています。皆様に、突っ込んだ資料のないところで恐縮ですが、各地域、団体として検討いただいている意見や、今までの説明の質問等も含め意見を頂きたい。質問をお出しいただきたい。 なし。

それでは、地域の方から、再度詳細な検討に向けて考慮いただきたい点等ありましたら意見ををお願いしたい。

藤原委員：豊科地域の審議会で前回示された2つの案について提示し、意見を伺った。今話があったように、このシステムで行った場合どれだけの予算が考えられるのか。どういう運行システムで進めるのかというシミュレーションができない以上、意見を出しにくい。それがはっきりすることが前提になって、初めて自分達の地域に最も適したシステムを考えることができるのではないかと、多くの皆さんから出されました。今日、提示があることと期待したが、はっきりしないため、意見を出しにくい。

座長：今言える範囲で、市のほうから説明をお願いします。

事務局：具体的な大きな方向性が出なければ、事務局として更に具体的な検討ができませんが、例えば、全市デマンドの案の場合、どの程度の台数、予算的な考え方をお話をさせていただきます。まず、現在堀金地域において、3台の車両で運行していますが、これを全市的運行になった場合、当然台数が多くなれば、その分利便性は高まりますが、予算も必要になり、タクシー事業者の皆様への影響等も発生することが想定されます。これらを勘案する中で、当初試行する段階では14台程度が適当ではないかという事務局の腹案がございます。具体的に地域毎には、人口、面積的に大きい穂高、豊科地域は4台、明科、堀金、三郷地域は2台ずつとして、他地域への運行による連携を取っていく中での話ですが、そのような形をイメージしています。運行時刻は、現在の堀金地域での運行形態が基本になると思います。平日の朝8時位から夕方5時までが基本の運行です。地域の実情等もありますし、あるいは皆様から頂いている細かなご意見等もあります。例えば駅間を結ぶなど、試行の段階でどこまでの対応がいいのか、見据える中での運行が想定されるのではないかと考えています。車両の大きさですが、基本的にはワゴン車10人乗り程度、あるいはワゴン車の大きさで15人乗りの車両があると聞いています。このような車を使ったり、あるいは既存にある中型車両を活用しながらの運行が想定できると考えています。予算的な話は、まさに具体的な計画等が決まらなければ、今の段階ではお示しできません。これまでの検討会でもご意見が出ていますが、第一回の検討会で、現在市の交通事業費に係る予算の内訳を出させていただいています。そこで示させていただきました昨年度の実績の、1億2千万円、あるいは1億3千万円前後が将来的に向けた大きな一つの予算上の目安になるかと思えます。当然、運行を始めた直後は、利用もなかなか浸透することが想定できませんので、その分多少費用も必要と考えますが、将来的にはこれが大きな目安になると考えています。

座長：今の目安、口頭ですが、まだ詳細な詰め等は行っていません。皆様の方からありますでしょうか。

藤原委員：17年度の堀金地域のデマンド交通の運行経費が1,650万円位と聞いていますが、これと同じ位の経費でまかなうことができると考えてもよろしいか。

事務局：具体的な台数とか、運行の時間、借り上げさせていただく1台当たりの単価とか、もう少し具体的に煮詰まっていかなければ、金額的なものはお示しできません。先ほどもお話ししましたが、堀金地域において、飛び地といって、穂高病院、田沢駅等へ運行しています。これらは全体で連携を取ることによって、ほかの地域への車両として切り替えることができます。そのようなことの中で、効果や機能性を高めながら運行することを考えています。総額としまして、将来的な大きな目標としては、現在の1億2千万という数字がひとつの大きな目安になります。これはスクールバスの運行も含めての金額と考えています。

藤原委員：タクシー券との関係ですが、今度のデマンド交通が採用された場合、タクシー券の交付は廃止になるのか。あるいは、福祉という目的の面から継続されるのか。

事務局：直接の担当ではありませんが、先程ご説明しました資料の2-1をご覧ください。左下に現在の交通施策をまとめた表があります。先程もお話ししましたが、福祉の面での施策と全市的な誰もが利用できるという公共交通システムの基本的な考え方等を併せて市として考えていく必要があります。当然福祉として大事な、例えば介護認定の皆様、障害をお持ちの皆様等に対する、外出支援事業のタクシーチケットの補助はこれからも続けていくべきではないかと考えています。ただ、先程の一般の高齢者の皆様の閉じこもりがちな外出

を支援するためにこの制度が始まったと聞いていますが、その皆様に対しますものについては、この公共交通システムの利便性を高めることによって、変えることができるものと考えていますので、デマンド運行を開始したエリアの一般の高齢者の皆様分につきましては、廃止をする方向で調整させていただきとご説明させていただいています。堀金地域でも実際に平成16年10月からデマンド運行を始めた時も同じ対応をいたしました。表の中で堀金地域だけ高齢者の皆様に対する外出支援事業の丸が落ちています。これは先程ご説明しました意味合いからこのような施策をとらせていただいたということです。

尾台委員：穂高地域です。穂高地域の場合は、大変地域が広いためバスの運行希望はあります。地域内でのバス運行とデマンドの組み合わせの両方。バスの停留所が遠い場合にそこまでの足として、あるいはバスが運行していない地域でのデマンドという、この2通りの①案と②案の折衷したことが可能かどうか。穂高地域では、この折衷案というようなものの希望が出されました。もう一点、現在運行されている福祉バス、観光周遊バス、季節限定ですが、これらのものと、これから取り組む新公共交通システムで運行されるもの。これをどううまく織り交ぜていくのか。まったく別々に運行されるのか。あるいは、観光だけでなく、住民の足としているのであれば、それらをうまく繋ぐということ。もう少し、お互いに統合したような形にしていくことも必要ではないか。

座長：それでは、穂高地域での意見としての、大きく2つありますが、事務局から説明をお願いします。

事務局：①案と②案を併せたような趣旨だとしてお聞きました。実際に具体的な計画等をこれから先に事務局として詰めていきます。その話の中で検討させていただきます。先程説明いたしました、バスにつきましては大きな車両というイメージではなく、例えばワゴン車両の中でも15人乗れ、運行できる車両が現在あると聞いています。他地域でもそれを活用し定時定路線的に運行されているケースもあると聞いています。この辺も意見としてお聞きしながら、今後の参考にさせていただきます。福祉バス、観光周遊バスの話も頂きますが、連携が取れなければいけない話は当然だと思います。同じ経費をかけるのであれば、より良いシステムに持っていく必要があります。福祉バスも今の形でよいか。スクールバスも含めこれからの議論だと思います。観光の問題については来年度以降、本格的に別の切り口があると想定していますのでその議論の中で、併せて検討を続けていくつもりです。

二木委員：三郷地域です。三郷では、今考えているデマンド交通を柱にして運行したらよいと思います。現在行われているタクシー券も枚数を減らしても良いので、併用して頂きたい。福祉バスが、福祉施設へ走っているが、当然継続されるものだと住民は考えています。その辺も、頭の中に入れていただきたい。スクールバスですが、児童の輸送をしているが、それらについても継続がなされるかどうか。観光的なバスですが、そういうものはどういうお考えか。あるいは、これからどういう意見が出てくるか、三郷も観光地があるのでその辺も考えていきましょう。地域審議会の中では、このような話がでています。

事務局：福祉バスの話は、先程も出ていましたが、これにつきましては、現状はどうか。実態としては極めて厳しい運行、状況と聞いていますが、利用目的ははっきりしていると聞いています。これらを含め、問題があれば改善する必要があると思っています。スクールバスの話ですが、やめる話は一切ありません。利用することができれば、新たにという発想です。将来的にこれら全部を調整する形は出てくるとは思いますが、現時点で現状のものをやめようという話はありません。観光についての議論は、先程のとおりです。

鎌崎委員：堀金地域です。このデマンド交通につきましては、高齢者の方々を玄関から玄関までということで、是非続けていただきたい。事務局からデマンド交通車両が15台位という話がありましたが、現在堀金は3台が動いています。その中で、今後伸びることが十分ありますので、その辺の検討もしていただきたい。費用につきましても1億2500万円の中で、なんとか納まればよいのではないかと。

小林委員：明科地区です。明科の場合は、利便性から考えていけば、交通弱者にとってはデマンド運行が良いのではないかと。このような形のもの、今まで検討してきた結果からいっても変更の無いようにと念押しを受けてきた。市営バスの運行ということで、通勤時、通学時の明科から豊科、穂高の高校生、豊科、穂高から明科へ通う高校生の足も考える必要がある。デマンドで回るのは時間がかかりすぎるのではないかとという意見も出ている。合併によ

て5町村の連携も必要だ。豊科、穂高、あるいは堀金、三郷の直通の小型バス、交通体系も必要でないか。先程各地域審議会の話があったとおり、どの位掛かるかが心配である。辺地、山間部の人が一番うちまで来てくれるのか心配のひとつだと、意見が出ていた。

座長：事務局で、堀金と明科の意見で答えられる範囲でお願いします。

事務局：先程の、バスの意味合いとかお話があります。先程答えたつもりですが、これから具体的な案を作っていく中で、地域の事情もあるでしょう。例えば明科の場合、今も通常の8時前の時間にスクールバスとして今の路線バスを使っています。実態調査の中で、例えばワゴン車両で15人乗りの車両を用意し、それをデマンドの8時からの通常運行する前に、定時定路線的な運行をすることで、代替的な措置が十分にできるのではないかなど、地域ごとの事情を配慮する中で考えていく必要があります。皆様からの様々なご意見がありますが、すべての意見を取り入れて、万人に向けて対応するという話は無理な面があり、試行運行として、限られた財源を使う中で運行するには、一度どこかで段階で線を引かせていただき、まず走らせ、更に検証を加え、より良いものに育てていく。そのような考え方でのご理解を是非お願いしたいと考えております。

藤原委員：審議会の委員の皆様から、様々な意見が出ました。デマンド交通が一番いいだろうという意見がある一方で、5つの地域の一体感はどう考えるか。東西南北を繋ぐような、路線バスの方向も考えていったらどうか。それで、あとはデマンド交通で補完する形でどうか。デマンド交通に関わって、堀金のナイトラインがあるが、その利用が低いという記事があった。その辺は、先程の話だと、基本運行が8時から5時という話であったが、夜間、緊急の場合は、どのように考えていくのが良いか、という意見も出ていた。タクシー券は、通院だけでなく、買い物までも福祉という側面から考えれば、良いのではないかという意見もありました。乗車する場合の、料金の体系はどうなるのかという心配もあった。

事務局：一体感の調整という話は当然だと思います。どのような形で持たせるかという話は、皆様との今後の議論になりますが、いずれにしても、公共交通システムを構築することによって、合併して良かったと皆様に思っただけのように、利便性が高まることが必要と思っています。堀金地域のナイトラインは、夕方5時過ぎから8時半位まで、豊科駅から堀金地域内の自宅までの運行し、概ね高校生が利用する実態があります。まだまだ、改善の余地があると事務局では考えています。例えば、朝の送迎等が無く夕方のみ送迎で利用しにくい点とか、実際に高校生が降車し運行する駅等が豊科駅からでよいか等、様々な改良、改善の余地があります。恐らく、いきなり試行段階から全市での対応は無理だと思いますので、その辺も検証しより良い方向に改善しながら運行していくことになると思います。料金体系の話が出ました。現在のデマンド交通の料金体系をお話しますと、エリア内であれば1乗車300円、乗り継ぎ時にもう300円払っていただく想定から、今はエリア外へ行く場合は、乗り継ぎの必要はありませんが600円で、6歳未満は無料で運行しています。これも今後の一つの参考、目安になるかと思う。

座長：地区の方はよろしいでしょうか。では地区に限らず、確認、これからの事務局の作業に向けて意見等を頂きます。

タクシー事業者さんいかがでしょうか。

小岩井委員：各地域でいろんなご意見があり、ごもつともです。ただ私共の立場で言わせて頂ければ、路線バスの欠点を補えるのであれば、デマンド交通が最良だと思います。私レベルでの今までの数字を拝見させていただく中で、デマンドの欠点が見えてきた気がします。それは利用者は高齢者がほとんどで、デマンドの最大の欠点は、一番最初に乗った方が何時に目的地に着くかわからない。利用者は特定されてくると思う。時間的余裕がある高齢者の方。そうすると利用者数が将来的に増えないだろうと予想される。例えば、松本市は路線バスが運行している。路線バスは安曇野地域にも以前は走っていた。なぜ撤退したか。利用者が少なくなってきて採算が合わなくなった。結局、自治体が運行しても問題の根底にあるのは同じ。あまりにもコストがかかってくると、運行自体は見直さざるを得ない。今のデマンド方式が安曇野市の中で導入されたとしても、その問題はついて回る。例えばデマンドは、私みたいに朝何時までに目的地にいけるかという者が利用できない限り、今後利用者が増える可能性は見えないのではないか。利用者が増えないと、いつかは見直す時期が来る。それは路線バスが撤退したと同じ考えが適応される。その辺が一番心配される。デ

マンド交通で駅接続する人がデマンド交通を使えるシステムを構築できるのであれば、デマンド交通に勝るものは無い。今現在では、時間に忙しい方は利用できない。それが、最大の欠点ではないか。そういった意味で、前回の会議の中では、バスの発言をさせていただきましたが、突き詰めていくと、バスの欠点を補えれば何も2種類の運行する必要は無いのではないかと。タクシー業者は、運行主体そのものを任せていただく中で、計画から参画させていただきたい。時間に忙しい方がデマンド交通に乗れるのか、という問題をいかに解決できるかが今後の一番重要な問題である。今のデマンド交通1人あたり私が見るところ、1,000円位コストがかかっている。それをいかに半分にするか、1/3にするか。その辺が一番の問題だと思います。

耳塚委員：今、デマンド交通の欠点と良いところを南安タクシーの小岩井社長がお話したとおりであります。今、地域の方々のお話を聞いていると、現在の交通事業にプラスデマンド交通ができるのではないかとのお考えがあるかと思いますが、タクシー事業者はそのようなことは考えていない。現在、移動困難者、ご自分で車を運転して買い物とか病院へいけない方が、タクシー利用している訳ですが、そういう人たちのためにデマンド交通をやろうということだと思います。デマンド交通を私たちは、小岩井さんが言ったように、運行主体からお願いしたいと考えているわけでありまして、タクシーでデマンド交通を行う利点は、ワークショップの公共交通システムの総合的なあるべき姿というものが資料に載っていますが、タクシーそのもので行くと通勤通学用の公共交通を確保することを除けばほとんどができる。私どもタクシー会社としまして、①案のデマンド交通をタクシーで行う。戸口から戸口までを今のタクシーサービスの延長線上のサービスとしていきたい。それには、タクシー会社のやる気を、ある程度市のほうでもお考えをいただかなければいけない。現在、安曇野市の各施設の指定管理者制度が導入されまして、それぞれの施設も民間の業者が管理している状況が出てきている。この安曇野市の交通事業に関しましても、是非タクシー会社へお願いしたい。ご検討いただきたい。いずれにしましても、安曇野市のタクシー業者の意見としましては①案をタクシーでやっていただくことを希望します。

座長：今、タクシー事業者から、意見を頂きました。その他、委員の方で次回のたたき台提出に向けて意見等いただければと思います。

宮崎委員：今の小岩井さんの話もありましたが、デマンド交通で定時性が確保できないというのは、1つのデメリットであるが、例えば昨年の10月から運行を始めた東御市では、市を5つのエリアに分けて朝夕だけは定時のバス。日中についてはデマンドのシステムを使っている。今後検討する中で、朝夕の通勤通学時間帯の定時制を確保することも是非検討いただきたい。東御市は人口3万人位だと思うが、5つのエリアに分けて設定していると思いますが、今までのデマンドの議論の中では、旧市町村の単位ということで具体的な形は見えていませんが、例えば豊科とか穂高でデマンドをやるとすれば、一つの路線では無理があると思う。全市で7つ位のエリアに分けるのかと思う。その部分についても、具体的な部分を見込んで提示していただきたい。エリア分けをする中で、旧地域ごとに分けることはありがちだと思うが、全市一体になっているのでエリア設定についても、東御市の場合は、一部共通エリアみたいな形で、一部重なる部分についてはどちらも利用できるシステムをとっている。例えば穂高駅、豊科駅を交通エリアにすることにより、主だった駅についてはどちらも使えるという考え方もある。その辺は必ずしも旧地域エリアにとらわれることなく柔軟に、利用実態に合わせて検討いただきたい。うららカーの実績を見ますと、1日70名、1台で割ると2名程度ということで、数字上から出てくるイメージよりも、必ずしも何人も乗っているわけではない。その中で、堀金の30分運行が妥当なのかどうか、コスト面も合わせて検討いただきたい。

事務局：ご意見として頂戴しながら、全体の調整をさせていただきます。例えば、東御市の場合も、堀金地域を視察される中で、市からもノウハウを提供させていただき、今のシステムを組まれています。全国で30箇所ほどあると聞いていますが、それぞれ地域ごとに形は違いますし、地域毎の実態に合った運用をしています。そういう意味合いで、よく知恵を絞り合いながらシステムを構築できればと思っています。

座長：その他にあればお願いします。

樋口委員：社会福祉協議会です。やるならばデマンド交通かなと思っています。当会としましては、

平成 16 年の当時合併をする前から、堀金社会福祉協議会で行政と連携をとりながら、うららカーの運行管理を実施してきたのが現状です。今回合併し、新しい安曇野市社協になったわけですが、そういう中で今までの実績で良い分もありますし、効果の上がない部分もあります。それを十分踏まえた中で、公共的な立場の社協として実施できたらと思います。

座 長：その他、意見をお願いします。

耳塚委員：市で行う交通システムですので、先程からデマンドもやり東西南北のバスも走らすことになると、安曇野市が全くタクシー事業、バス事業を全面的に行うことになり、お年寄りから健常者まで全部安曇野市のバスが運ぶことになります。もちろん、有料で行うので市がタクシー事業を行うのと同じです。それを全部やられたのでは、我々今まで民間のタクシー事業者としまして、地域の交通に関して貢献してきたと自負しているが、これを全く奪い取るようなことはやめていただきたいと思います。先程申し上げたように、この事業につきましては、タクシー会社へ丸投げをしていただきたい。いくらでも柔軟に対応できる。あわせてご検討いただきたい。

座 長：その他、意見をお出しいただきたい。 なし

膨大な検討項目です。それで、決して事務局も万能ではございませんので、一つのたたき台を次回にお出しすることは間違いなく行います。次回の案が、今日出された課題とか問題点、どうしても汲んでおかなければいけない点のすべてを網羅しているかということ、耳塚社長の話を聞けば、タクシー事業者の商売を奪うことではないかと言うような極端な案になるかもしれません。一番大事なことは、一定程度カバーしていかななくてはいけない、公共交通という一つの切り口があります。公共交通というのは、バス、タクシー含めまして、急激に輸送人口が減ってきていることが、どこの地域でも大きな課題になってきています。小岩井社長もおっしゃっていましたが、こんなデマンドも必要なくなるような公共交通利用者が極端に少なくなっていく可能性は、無きにしもあらずです。言い換えれば交通手段ができたから乗るといふ人は一人もいない。行き先が無い限り、必ず乗っていただくとは保障できません。ですから、これからの改善改良を、パーフェクトなものを 3 月末で合意を頂こうとは思っていません。いろんな意味で批判もあるかも知りません。やらないよりもやったほうが、必ずや住民の方を向いて、一歩踏み出したんだ、ということ間違いなく方向をとって行きたい。その上で、改善改良をどうやって繰り返していいのか、ということが大事かと思えます。改善改良の中でもともと移動制約者、移動不便者がどういう方々なのか。その方々にちゃんとターゲットをあてた、良いサービスをしているのか。そういう人たちが少なくなっていく、移動は制約される、無理やり移動させるよりは、その人たちに街中に住んでもらう。新たな移動者を作っていく。人の移動がなければ、物を運んでいこう。人口 5 0 0 0 人単位で、1 日に 2 0 0 というオーダーがあるそうです。デマンド交通が動いています、広島県の世羅町のセブンイレブンは、1 日に 2 0 0 というお年寄り、子育て世代からの配達オーダーがあるといわれています。子供たちが一つの学校へ入り浸るといような教育の時代はもうすでに終わりを告げようとしています。子供たちが、午後活発に動く。動けば、安全な足が必要になってくる。こういったサービスを地域自らが、一つ一つ挑戦しながら勝ち取っていくということが、何よりも大事であると思っています。この委員会で検討すれば、ものすごく見事なまでの地域交通が生まれる、そういう考えは是非持たないで頂きたい。そういった意味で、後で事務局から提案があると思いますが、今日出された意見、今までの意見を積み上げて、批判が多々あるかと思うが、試行錯誤に向けた、一つの運行案、予算、運行主体、協力事業者も含めて、一つの方向性を示させていただきたいと思っています。最後の委員会として最終的なチェックを皆様にかけていただきたいと思っています。その時点で、その案が全部ポシヤルと言う可能性もある。 何度も申し上げさせていただきますように、できるだけ試行しながら、そこで改善改良を繰り返すほうが大事であるということだけは、共通認識を持って頂いたほうが良い。これから、2 月中が重要な作業を進める手順になってきます。是非、事務局のほうへ積極的に、この視点が大事だ等、お出しを頂きたい。0 次案、今見える形が限られている。最終的な案のところ、最終的な詰めをしていただくと言う事で、この場はこの議題 2 を締めさせていただくということでもよろしいでしょうか。

その他ということで事務局からお願いします。

事務局 : 次回の会議開催の提案を申し上げます。事務局としては 3/27(火)か 3/28(水)を候補として挙げさせていただきます。会場はこの場所、時間は午後 1 時半から。この両日のどちらかで開催ということでご提案させていただきます。

座 長 : この後、関係各位の日程でどうしてもだめな日を事務局へお出しいただきたい。それで、出席者の多い日を開催日に決めさせていただきます。
最後になりましたが、次回やっとな皆様方が待望されている見える形での案が出てまいります。それに向けて是非言っておきたいことがありましたらお出しいただきたい。

尾台委員 : 現在、ここで話し合っているのはそれぞれの地域の交通弱者を対象としたシステムだと思います。観光については、また別途ということになってはいますが、公共交通を考えるときにはそれらを含めて、もう少し将来を見据えて全体的なことを視野に入れた上でシステムを構築していくことが必要でないか。いくつもの物があるのが現在です。それを市 5 つの地域が合併してよかったと思えるような、地域にするためにはやはり、5 つの地域を繋ぐ、巡るといった形も作っていかなくてはいけないのではないかという意見が出されています。点だけでは、なかなか 5 つが合併した実感がもてない。

座 長 : 事務局、答えられる範囲で。

事務局 : 貴重なご意見誠にごもっともです。今後の予定としましては、様々な課題等整理しながら、まず、9 月に向けての試行運行の具体的な案を出していくつもりです。1 年間をかけながら試行運行して行くこととなりますが、来年度、観光の議論と一緒にさせていただく中で、恐らくそれらを含む全体的な形が平成 20 年 9 月の本格運行までには見えてくるのではないかと思います。事務局として、それを大きな目標、課題として取り組んでいきたいと考えていますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。

会田委員 : この会議は、行政がこの仕事をやるという考え方なのか、業者へ請負でもさせるのか。基本的な考え方を聞かせてほしい。基本的に決まったことはこうするんだということが無ければ話は進まない。

座 長 : 最終的に、市がどういうスタンスで運行に望んでいくのか説明願ひます。

事務局 : 公共交通システムを作るということは、合併前から、現在の市にとっても、大きな課題であるという位置づけをしております。その中で、今回、国土交通省様を始め、関係する皆様とともに、交通事業者様を含んでこの検討会において現在検討しているつもりです。検討内容の実現のためには、市としても当然予算付けをしながら、今後も市として責任ある形を取らねばいけないと考えておりますが、直接市が交通の運行を行うことはできませんので、それは地元の事業者の皆様にお願ひし、市、国が皆様とともに旗振りをし、市民の皆様のためのシステムを作りあげたいという考え方で望んでおりますのでよろしくお願ひしたいと存じます。

座 長 : 補足ですが、次回に向けて出てきた案に対して、それぞれのイメージがあると思ひます。特にバスという名称。通常 10 人以下が乗用、11 人以上がバス乗り合い事業という形で動いている。市販されている車、10 人乗りのジャンボタクシーと 15 人乗りの小型バス。27cm だと思ひますが、ジャンボ車両のほうが後ろが長い。人数に応じた形で車が大きくなっていない。横は確かに幅が広がっている。車両的には全くそんな色のない同じ車両に見えます。これは見た感じ、イメージしているバスと違う。バスというのは大きな 45 人中型バス以上、これが堂々と国道を、合併したエリア間を運ぶんだ、というのがバス輸送と考えているならば、これはこれで相当重い決定をしないと、大きな図体に誰を乗せていくのかということになる。15 人程度の小型バスですと、一定程度、定時定刻の輸送をしながら、ある時間帯はデマンドという形でドア to ドアの輸送にも振り分けていくことが可能になっていく。これからの時代、不確かな利用者に対して、いろんなサービスの展開を試みるに当たって、どういう車両を持ってやっていくのかということも一つの決定事項ではないかと思ひています。こうなってきますと、できるだけ小回りの利く乗用ということであれば、既存のタクシー事業者さんにしっかりと協力体制をとっていただかないと、運行は見えてこないということになる。運行自体は、タクシー事業者、15 人乗り程度であれば小型バスになりますので、貸切事業者、乗り合い事業者が対象になってくる。運行と運営は大きく別けることができると思ひます。運行もタクシー事業者、運営もタクシー事業者が責

任を持ってやっていきたいという考え方もあるわけですので、そのあたり、運営は絶対に行政がやる、という考え方もあります。昔は市営、公営交通という形で2つをやっていた時代が長くありました。これが切り離されて2つとも民間にという流れになっています。一つの方向性としましては、民間にできるところはしっかりと民間に、行政が一番得意とする監視という機能を十分果たしていくという形で、運行組織体系図というのは次回お示しできていると思っています。次回検討いただければと思います。

耳塚委員：観光のお話が出たのでちょっとタクシーの宣伝をさせていただきたいと思いますが、長野県タクシー協会は、長野県観光協会やJR等と色々検討しまして、観光ガイドタクシーというものを、4月から5月から発足させます。これは京都などの観光専門的な知識を持って観光客を案内するというタクシーで、すでに2度このセミナーを開いておりまして、この2月には3回目、今度試験をしまして認定を受けた乗務員が観光客を案内するものです。安曇野市も試行運行みたいなもので沢山コースは作ってないのですが、一応5町村を回れるようなコースを設定してございます。大北、松本、塩尻などの中信は分けてありますが、将来的には長野県全域を観光案内できるような乗務員を育てていきたいと思っていますので、協会で行う観光ガイドタクシーの方もご利用いただきたいと思います。

座長：観光につきましては、次年度重要なテーマである。交通施策の中で公的サービスの効率化。公共サービスの効率化という視点で、地域内の地域交通を考えるということは重要なテーマです。地域活性化という面での交流人口、観光の二次交通、三次交通が重要なテーマとして、地域交通の一つの枝葉である。これはしっかりと次年度検討をしていくということで分けさせていただいている。今回は3月末の地域の移動制約者を中心とした地域公共交通の提案をさせていただくということでよろしく願います。

斉藤委員：老人クラブの代表と言う事で来ているが、ご心配を頂きデマンド交通など、いろいろな点でお聞きさせていただいています。当面9月に試験運行ということで、来年は本格的ということで予定できたようですが、タクシー券を3月まで出して、後はどうするのか。当面の問題をお聞きしておきたい。タクシー券が、先般も申し上げましたが、1枚500円と言う事で、昨年3月まではできたのですが、それ以後は、医者へ行くときだけ、ということがあります。是非改善してほしい。これからどうなるかわかりませんが、タクシー券については、老人がどこへ行くにも使えるような方向へ持っていただければありがたい。先程から、身障の方とかに対してのタクシー券は存続する必要があるのではないかと。医者なら医者で結構ですので、このようなことも将来展望の中ではお願いしておきたい。スクールバスについては、今は制度があるかわかりませんが、文科省の補助対象の中であるのかどうかわかりません。そのようなことも含め、利用をどうするのが非常に大事になってくると思います。

座長：3月末の提案の際には、他の交通、特に福祉バス、タクシー券、スクールバス、これらの予算全体の中での関係もございまして、全体の説明をさせていただく中で行政として試験運行が始まることから、どういう風にそれぞれのサービスが存続されるのか、一部変更されるのか、このあたりの説明は同時にさせていただきます。
その他、ありましたら。なし

事務局：各委員の皆様には審議ありがとうございました。これにて本委員会を終了させていただきます。ありがとうございました。

以上